Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK IV Lwów, styczeń 1928 ZESZYT 1 (33)

„I MY NIC NIE WIEMY"

Przed kilku dniami mieliśmy sposobność zetknięcia się z prezesem jednego wielkiego Związku kolejowego. Rozmawiając o sprawach zawodowych, nie omieszkaliśmy zapytać, czy ostatnie dnie przyniosły jakie konkretne dane w sprawie uposażenia. Szanowny prezes powtórzył niestety, tak popularne ostatnio powiedzenie: „I ja nic nie wiem".

Ja nic nie wiem...

Ty nic nie wiesz...

On nic nie wie...

My, wy, oni... cała odmiana, słowem nikt nic nie wie. Jakiś cichawy duch przewiewa czynniki rządowe, wyższą i niższą administrację. Biorąc przykład z góry, nawet każdy samodzielny referent wyrzuca z siebie obietnice, nie dotrzymuje terminu, wreszcie zapytany wręcz i przyciśnięty do muru, tłumaczy się sakramentalnem: ja nic nie wiem.

Wracając do sprawy uposażenia, należy przypomnieć, że w 1927 r. doświadczyliśmy dwukrotnej podwyżki płac, a to przez zniesienie z dniem 1 lipca procentowych zniżek, narzuconych ustawą z 12 grudnia 1925 r., następnie otrzymaliśmy w listopadzie i grudniu po 10% zasiłku, który bez przerwy doliczano do poborów od stycznia 1927 r. Poza tą podwyżką rok 1927 zapisał się zasiłkiem mieszkaniowym, wypłaconym we wrześniu i listopadzie. I na tem koniec. Rok 1927 jest przeto sławny, tak ze względu na rozprzestrzenienie się najczarniejszej nędzy w szerokich sferach pracowniczych, a przedewszystkiem z powodu niedotrzymanych obietnic rządowych.

Centralna Komisja Porozumiewawcza Związków pracowniczych domagając się w memorjale z dnia 12 grudnia 1927 ustalenia terminu regulacji płac, oraz zaspokojenia potrzeb życiowych pracowników państwowych, zadała sobie trud zestawienia wszystkich przyrzeczeń Rządu w sprawie uposażenia. Przypominamy sobie więc, że rozkoszna zabawa w chowanego rozpoczęła się dnia 4 lipca 1926 r., gdy Pan Premjer uznając konieczność poprawy bytu pracowników, przyrzekł zainteresować się tem w jesieni. I rzeczywiście w jesieni, dnia 16 września 1926 r., usłyszeliśmy nową enuncjację, świadczącą o zainteresowaniu się sprawami uposażeń: Pan Premjer przyrzekł w listopadzie przedłożyć projekty Sejmowi, pracownicy zaś w styczniu 1927 r. mogliby spodziewać się podwyżki. W miesiąc później, bo 12 października 1926, minister skarbu Czechowicz przyrzekł w najbliższym czasie zapoznać przedstawicielstwo pracowników z projektami uposażeń i dodatku mieszkaniowego, które miały być rozpatrywane na Radzie Ministrów. Nadzieje pracowników w 1926 r. zostały ostatecznie zgaszone podczas Narady Gospodarczej dnia 28 — 29 listopada, gdy Pan Premjer odmówił rozpatrywania podwyżek pensyj ze względu na równowagę budżetu.

Rok 1927 bliźniaczo podobny był do 1926 roku i obfitował w rozliczne przyrzeczenia. A więc przedewszystkiem wywiad prasowy Pana Premjera z dnia 24 kwietnia kazał nam przypuszczać, że około lipca dostaniemy 25% podwyżkę. Również Pan Bartel dnia 21 czerwca spodziewał się bliskiej podwyżki poborów, a Minister Romocki zakomunikował dnia 15 lipca o podwyższeniu poborów od 1 września. Wreszcie 6 września wynurzył się Pan Bartel z zapewnieniem, że dopiero po 1 stycznia 1928 sprawę uposażeń rozwiąże Rozporządzenie Prezydenta Rzeczplitej, na razie zaś ogranicza się Rząd do walki z drożyzną i na tem polu spodziewa się wielkich zwycięstw.

Niestety na własnej skórze przekonaliśmy się, że drożyzna z dniem każdym wzmaga się, a jeżeli

już koniecznie chcemy mówić o zwycięstwie Rządu, to chyba nad cierpliwością pracownika, który wyniszczony do ostatniej koszuli, że ściśniętym brzuchem, w głodowem rozmodleniu oczekuje nowych przyrzeczeń, a potrzeby swoje i rodziny zaspokaja proroczem słowem, które ani rusz nie chce stać się ciałem.

Pracownicy państwowi widząc swą nędzę i przez ciężkie warunki życiowe zmiażdżeni w bezprzykładny sposób, przestali dawno interesować się zdobyczami kultury, krok za krokiem, ale stale, zbliżając się do warunków życia człowieka pierwotnego, obyczaje dziczeją katastrofalnie, a rojem nędzarzy wstrząsa dziś jedno tylko zdanie: „Czy i wiele będą płacić“ oraz jeszcze bardziej pospolite: „Ja nic nie wiem“.

A pracownik umysłowy?! Położenie jego podobne jest do sytuacji pracownika fizycznego, z tem, że bardziej świadom jest stosunków w Państwie. Pracownik umysłowy przerzuca gazety cierpliwie, by ostatecznie przekonać się, że i w Warszawie „nic nie wiedzą“. O inteligencjo polska, wielki rezerwoarze i siewco kultury narodowej! Wydzieraj się ze szpon nędzy, walcz z biedą i podłością. Może ktoś uwieczni cię kiedyś na smętnych grottgerowskich kartonach, jako symbol niedoli, trapiącej ludzi pracy w 1927 r.

Niestety, organizm ludzki długo nie może łudzić się obietnicami, a najbardziej szczytnemi hasłami i idealizowaniem posłannictwa swego, inteligent żyć nie może. Pragnie poznać powód niedoli, zwraca się do gazet i związków. Przekonuje się raz jeszcze, że zbiory w 1927 r. dopisały, pożyczka zagraniczna nadeszła, waluta i równowaga budżetowa stoją mocno. W Niemczech uposażenie pracownicze wyższe jest od naszego o 80%, w Czechosłowacji o 35%.

Liczni koledzy również i do nas zwracają się o informacje w sprawach uposażenia. Nie potrafimy łudzić obietnicami, nie chcemy powtarzać przyrzeczeń, które, jak świadczy elaborat Centr. Komisji, nie mają w sobie nic stałego. Dlatego zamykając artykuł, który miał mówić o poprawie bytu, powtarzamy powiedzenie, które zapewne długo jeszcze towarzyszyć będzie doli pracowniczej:

„I my nic nie wiemy“.

PO ROKU OBIETNIC I NADZIEJI

Mamy za sobą rok 1927-my. Rok ten, o ile chodzi o zabiegi kolejowych Związków zawodowych o lepsze jutro, należy trafnie nazwać rokiem bezustannych obietnic i przyrzeczeń ze strony Rządu, a zarazem rokiem ciągłych nadziei pracowników. Rozumie się, że przez „lepsze jutro“, wypada określić nietylko samą podwyżkę poborów, lecz zarówno te wszystkie zasadnicze postulaty, o których realizację masy kolejarskie upominają się już od szeregu lat, gdyż dopiero po urzeczywistnieniu owych pryncypalnych żądań, będzie można mówić o znośnym bycie kolejarza. Ograniczmy się jednakże narazie do postulatu zwiększenia płac, co do którego ogół kolejarski otrzymał najbardziej uroczyste zapewnienie, iż podwyżka ta nastąpi stanowczo od 1 stycznia r. 1928. Kolejarze przyjęli to przyrzeczenie w najlepszej wierze, w tem lojalnem przekonaniu, że Rząd, mimo niejednokrotnego złamania słowa, nie zechce zbytnio przeciągać struny, osobliwie w gorączkowym okresie przedwyborczym, iż dostosowując z tym terminem pobory do wysokości drożyzny, pozwoli masom zapomnieć zbyt wiele zawodów, poprostu naprawi temsamem niejeden fatalny błąd z przeszłości, wynagrodzi ludziom długotrwałe cierpienia, wyrwie ich ze szponów nędzy i rozpaczy, zaprzeczy twierdzeniu, że po wypadkach majowych jest w dalszym ciągu w Polsce zanadto dużo biedy i nieprawości. Podobnie silną wiarę budziło w pracowniku kolejowym szczególnie wysokie zrozumienie obywatelskie ideału konieczności sanacji przedewszystkiem gospodarczych stosunków w Państwie. Stąd ofiarne szamotanie się z resztkami cierpliwości, gigantyczna walka z koszmarem beznadziejności.

Stanowisko Rządu w danej materji jest conajmniej ciekawe.

I tak trzeba w pierwszej linji przypomnieć, iż pan wicepremjer Bartel zignorował nawet tak poważne ciało, jakiem jest Centralna Komisja Porozumiewawcza, zrzeszająca w sobie 14 Związków zawodowych pracowników państwowych, bo odmówił jej posłuchania w dniu 6 grudnia 1927 roku w sprawach podwyżki płac. Co prawda — p. wicepremier „pogniewał się“ na Centr. Kom. Por. o jakąś błachostkę i dlatego delegacji jej nie przyjął „za karę“, ale to świadczy chyba dobitnie o znamiennem traktowaniu organizacyj pracowniczych przez obecne Rządy.

Inny Związek miał większe szczęście do ministra kolei p. Romockiego, przedstawił mu swoje postulaty ustnie i na piśmie i ostatecznie... odszedł, z czem przyszedł. Warto atoli zareprodukować na tem miejscu niektóre charakterystyczne oświadczenia p. ministra, wypowiedziane do reprezentantów tego Związku, zwłaszcza zaś odnośnie podwyższenia poborów.

Otóż p. minister Romocki przyznał, że Rada Ministrów dotychczas (t. j. do 6 grudnia r. 1927) **żadnego jeszcze konkretnego postanowienia** w przedmiocie regulacji płac od Nowego Roku nie powzięła, wobec czego nie należy spodziewać się jakiejkolwiek zmiany na lepsze z tym terminem. Ale p. minister pragnąc osłodzić delegacji powyższe wynurzenie, bezpośrednio dodał, iż uważa przecież regulację poborów od 1 stycznia r. 1927 za rzecz nieodzowną i kwestja ta stanowi jego stałą troskę. Co więcej — Minister stoi na stanowisku, że choćby regulacja ta przyszła nawet w terminie późniejszym, winna w każdym razie liczyć się wstecz od Nowego Roku.

A więc zastanawiają w przytoczonem wynurzeniu p. min. Romockiego dwa momenty: pierwszy, to właśnie chroniczna „pieczołowitość“ o lepsze jutro funkcjonarjuszy państw. — drugi, to przygotowanie interesowanych na dalszą zwłokę w realizacji będącego w mowie zagadnienia.

I widzimy też niestety, iż rok 1928-my, analogicznie jak r. 1927-my, począł się od bardzo gorżkiego

Ś. † P.

HENRYK ZAJĄCZKOWSKI

urodzony w 1876 r. w Bochni, rozpoczął służbę przy małopolskich kolejach w 1898 r., zmarł w Warszawie dnia 7 grudnia 1927, jako Główny Inspektor Ministerstwa Komunikacji, pozostawiając pamięć wytrawnego urzędnika i sprawiedliwego przełożonego.

zawodu dla rzesz kolejarskich, których sama „troska“ Rządu, choćby „najszczersza i najczulsza“, nie odzieje, ani nie odżywi, zaś przedziwne ostatnio milczenie Rządu w tych rozpaczliwych sprawach wręcz odbiera ochotę do życia. Tego już wszakże za wiele! Można bowiem urządzić sobie nieszkodliwą humoreskę ze „staniem“ lub „siedzeniem“ Sejmu, lecz trudno identycznie postępować z potarganemi w strzępy nerwami ludzi Są wreszcie pewne granice wytrzymałości masy, bezlitośnie smaganej nędzą i głodem, łudzonej nadomiar w nieskończoność obietnicami, przyrzeczeniami i zapewnieniami, ignorowanej przy wszelkiej sposobności.

Odnośnie zapomogi, p. minister Romocki wyraził się, że wypłata jej. „to rzecz bardzo trudna, gdyż nie ma na to funduszów, a samym tylko kolejarzom, bez uwzględnienia reszty pracowników państwowych, Rząd zapomogi dać nie może“. A więc ani podwyżki poborów, ani zapomogi, słowem: zgoła nic! Całe nieszczęście z tymi pracownikami państwowymi; gdyby ich nie było, Rząd z pewnością wydałby się łaskawszym na kolejarzy!? Niestety, i pracownicy państwowi chcą koniecznie żyć, i ich niszczy nędza życiowa, i oni mają rozliczne żądania materjalne do Rządu i silnie uzasadnione pretensje do urzeczywistnienia swych postulatów. Ale my to rozumiemy: kolejowcom mówi się piękne słowa dzisiaj, pracownikom państwowym tosamo jutro, ażeby interes szedł. Tak popycha się dzień za dniem od przeszło półtora roku — zaś efekt jest ciągle gorszy, a mianowicie staczanie się w materjalną przepaść olbrzymiej armji pracowników państwowych w Polsce. Panu ministrowi Romockiemu przyszedł w sukurs dyrektor Dep. Adm. p. dr. Gałecki, zaznaczając, iż zasadnicza uchwała poprzedniego gabinetu nie dopuszcza wypłaty żadnych zapomóg przed świętami. Także paradna uchwała! Przed świętami nie, aby — Broń Boże — kolejarze zbytnio na świętach się nie przejedli — po świętach natomiast również nic, by przy pustych żołądkach mogli wydatniej pracować?!

W kwestji następnie zaszeregowania, p minister odesłał delegację do mającej wejść w życie nowej ustawy uposażeniowej i przyjął w milczeniu słuszne zresztą uwagi, że przeszeregowanie należałoby przeprowadzić jeszcze przed wprowadzeniem nowej ustawy uposażeniowej, tak, aby wyrządzone dotąd pracownikom w zaszeregowaniu krzywdy, nie przeszły do nowej ustawy, lecz przedtem zostały naprawione. Jasnem jest chyba, co oznacza milczenie p. ministra w danej materji, że równa się ono przekreśleniu wszelkich nadziei w tym kierunku.

Rozumie się, wyjaśnienia, udzielone Związkom kolejowym we wszystkich powyższych kwestjach, nie są wstanie nikogo zadowolić. Ani bowiem sam minister nie wie, bo tego nie powiedział, czy i kiedy nastąpi załatwienie jednej z najważniejszych spraw pracowniczych, t. j. koniecznej i niecierpiącej zwłoki podwyżki płac. Może... w styczniu, a może w lutym, a może...

KWIATKI ORGANIZACYJNE

W ostatnich dwu memorjałach, wniesionych do Ministerstwa Komunikacji, domagaliśmy się — między innemi — zmiany wysoce krzywdzących nas postanowień Dziennika Urz. M. K. Nr. 2 z roku 1925. Żądaliśmy w szczególności przyznania pracownikom kolejowym z ukończoną szkołą średnią ogólno-kształcącą stanowisk w tych działach służby, w których wykształcenie prawnicze względnie inżynierskie, nie jest dla sprawnego pełnienia służby warunkiem koniecznym, a mianowicie w działach: eksploatacyjnym, handlowym, kontroli dochodów i rachunkowym. W tych mianowicie działach stanowiska naczelników wydziałów i kierowników działów w dyrekcjach, również stanowiska kierownicze w służbie stacyjnej, maszynowej i celnej, winny być zastrzeżone zasadniczo dla wyżej wymienionych pracowników.

W odpowiedzi na pierwszy memorjał w danej materji, Min. Kom. krótko zawyrokowało, że „Roma locuta, causa finita“ — i nie widzi powodów do uwzględnienia powyższych żądań naszego Związku. Wygodne to, lecz i niezwykle charakterystyczne orzeczenie, które w przygniatającej ilości wypadków zastosowuje się przy obsadzaniu omawianych stanowisk. Nic też dziwnego, iż Zarząd Główny odbiera z poszczególnych Kół i Okręgów Związku Umysł. Prac. Kolej. zażalenia na ów krzywdzący naszych kolegów stan rzeczy, że koledzy ci stale domagają się interwencji w tym przedmiocie u miarodajnych czynników w M. K.

Będąc inteligentnymi ludźmi, rozumiemy to bardzo dobrze, iż każdemu człowiekowi należy się w życiu za jego cięższą pracę, a osobliwie naukową, odpowiednie wynagrodzenie w realnej formie jakiejś pozycji

życiowej. Jest tedy rzeczą słuszną i nie dającą się zaprzeczyć, aby koledzy — inżynierowie czy prawnicy — otrzymywali przy kolei wyższe a temsamem lepiej płatne posady, dostosowane atoli do wyższego wykształcenia, nabytego w ciągu kilku lat znojnego wysiłku umysłowego. Bo nie na to kolega-inżynier kończył studja politechniczne, zaś kol. prawnik studja prawnicze, by następnie po dłuższej na domiar służbie kolejowej zostać w Dyrekcji np. w Wydziale Kontroli Dochodów, kierownikiem osobowego działu rewizyjnego, działu reklamacyjnego, lub choćby nawet dyrektorem tego Wydziału. Zupełnie to samo dotyczy Wydziałów: handlowego, ruchowego i rachunkowego, w których stanowiska dyrektorów i kierowników działów obsiedli w Polsce liczni koledzy inżynierowie wzgl. prawnicy poprostu bez zdania racji. Na dobitek wypada zauważyć, że sporo z pośród tych kolegów nie są właściwymi ludźmi na właściwem miejscu, gdyż brak im nieraz należytego przygotowania zawodowego; nie pytano ich bowiem o to, wystarczył fakt, iż znaleźli się w potrzebnej grupie uposażenia i mają wyższe studja.

A tymczasem z drugiej strony widzimy wśród urzędników kolejowych z ukończoną szkołą średnią ogólno-kształcącą jednostki, fachowo wybitnie przygotowane do piastowania omawianych posterunków, mające za sobą długoletnią rutynę zawodową, któreby — właśnie z przytoczonych powodów — przedewszystkiem należało uwzględnić przy obsadzaniu owych stanowisk. Posiadamy zresztą w tym względzie bogate doświadczenie z przeszłości, szczególnie w Małopolsce, że mianowicie koledzy nasi, nie prawnicy i nie technicy, okazali się wprost nie do zastąpienia pracownikami tak na stanowiskach kierowników rzeczonych Wydziałów, jak kierowników grup w tych Wydziałach. A przecież wzgląd na dobro służby powinien również wiele ważyć na szali, niezależnie od okoliczności, iż ludzi o wyższych studjach należy używać odpowiednio do ich właściwego wykształcenia. Tak przynajmniej wskazuje zdrowy rozum, za tem przemawiają względy ekonomiczne. Zapychanie tedy w niemałej mierze tylekroć wspomnianych posterunków jednostkami o wyższem wykształceniu, prawniczem czy inżynierskiem, jedynie dlatego, żeby przecież umożliwić im awans, świadczy wprawdzie o dobrej „pamięci“ panów referentów z M. K. o swych kolegach, rozrzuconych po dyrekcjach, ale jest zasadniczo niezdrowem i mija się z celem. Postępowanie takie ukróca poza tem w wysokim stopniu stan posiadania kolegów o średniem wykształceniu, czyli krzywdzi ich niezasłużenie.

A jeszcze wypada tu podnieść wręcz rażącą niekonsekwencję, jaką niestety zbyt często grzeszy Ministerstwo Komunikacji odnośnie obsady wymienionych stanowisk. Oto w szczególności do notorycznych pociągnięć należą fakta, że w niektórych Dyrekcjach powierza się dane posterunki nawet ludziom o żadnem wykształceniu ogólnem i marnem zawodowem. Innemi słowy znaczy to, iż na wspomniane posady nadają się albo ludzie o uniwersyteckiem wykształceniu, albo choćby i nieuki, byle tylko w najmniejszej mierze pracownicy o najbardziej odpowiedniem do tego przygotowaniu naukowem i fachowem.

Z przedstawionego widać, jak na dłoni, że mimo częstokroć wielu pięknych słów, nie cieszymy się jednak — my urzędnicy z ukończoną szkołą średnią ogólnokształcącą — zbytniemi sympatjami u góry. Dlaczego, trudno dociec, można się jedynie domyślać. Pozostawiając atoli dociekania na ten temat na uboczu, pozwalamy sobie wyrazić przekonanie, iż Ministerstwo Komunikacji rozważywszy poważnie niniejsze zagadnienie, uzna za słuszny nasz punkt widzenia w tym przedmiocie i postąpi w imię zasady: *„Fiat iustitia“*. *Kreml*

RUCH SILNIKOWY W U. S. A.

(Z NIEMIECKIEGO)

(Ciąg dalszy.)

Złożenie pojazdu odbywa się w ten sposób, iż podwozie układa się na ruchomej wstędze. Wstęga ta porusza się wzdłuż całej montowni, a po obu jej bokach rozmieszczeni są robotnicy. W miarę, jak dane podwozie przesuwa się, robotnicy przymocowują poszczególne części składowe. Dodać należy, że wspomnianych części składowych dostarcza się robotnikom również mechanicznie. Czas trwania poszczególnych czynności jest jak najdokładniej i równomiernie ustalony. Przerwanie więc ciągłości zajęcia staje się dla robotnika niemożliwe, albowiem przedmiot jego pracy usuwa mu się z pod rąk. Tak wkłada się jedną część na drugą, spaja i t. p. Każda pojedyncza śrubka, część składowa koła, motoru, pudła i t. p. przechodzi przez szereg rąk robotniczych. Na końcu wspomnianej wstęgi, po napełnieniu zbiornika benzyną, szofer odprowadza pojazd o własnej sile, jako gotowy do zbycia.

Metodą tą wielokrotnie wzmożono wydajność fabryk, a jest ona korzystną z tego powodu, że w wielkiej liczbie mogą być zatrudnieni robotnicy zupełnie niewyszkoleni wzgl. niefachowcy. Wystarcza bowiem, jeśli dany robotnik umie tylko daną śrubkę zakręcić ewent. odnośną część składową nałożyć i t. p. Czynność tę wszakże stale powtarza przy przesuwających się pojazdach. Ta monotonna praca zanudza wprawdzie robotników, jednakowoż mają zagwarantowany dobry zarobek. W 1925 roku nie było robotnika w fabrykach Forda, któryby otrzymywał mniej, jak 5 dolarów dziennego wynagrodzenia. Większość zarabia bez porównania więcej, pracując akordowo, wzgl. pobierając wynagrodzenie od sztuki.

Podobna produkcja masowa tak w fabrykach Forda, jakoteż innych firm, musiała obniżyć ceny pojazdów. Najtańszy Ford otwarty, 4-cylindrowy pojazd kosztował w 1925 roku 295 dolarów, nieco większy i zamknięty 525 — 685 dolarów. Dogodne warunki nabycia ułatwiają kupno „Forda“. Przy zamówieniu płaci się 95 dolarów, a następnie po 5 dolarów tygodniowo spłaca nabywca cenę jednego pojazdu. 10 tysięcy handlarzy w U. S. A. i 700 w Kanadzie sprzedaje automobile. Części zapasowe można kupić na każdym rogu ulicy, dlatego też pojazdy Forda najchętniej znajdują nabywców.

Lepsze pojazdy również nie są zbyt drogie. Można bowiem otrzymać dobry, zamknięty pojazd najlepszej marki, 6 cylindrowy i najmodniejszej konstrukcji za 1.500 dolarów. W Ameryce przyznają także i to, że obecny silnik nie przedstawia jeszcze szczytu doskonałości, toteż fabryki starają się o wszelkie środki ulepszeń i wprowadzają je do nowo budowanych wozów.

(C. d. n.)

AKCJA BUDOWY SANATORJÓW

W swoim żmudnym pochodzie na drodze postępu, ludzkość wśród bardzo wielu przeszkód i przeciwieństw musi niestety ciężkie staczać walki z największym wrogiem, z szeregiem różnorodnych chorób, atakujących organizm człowieka. Wróg ten był początkowo długie wieki przemożnym panem sytuacji, stale zwycięskim, dopóki nauka i kultura nie wynalazły sposobów zmniejszenia zagrażającego stąd niebezpieczeństwa. Tak powstało z czasem na szerszą skalę rozwinięte szpitalnictwo, zasłynęli wielcy uczeni znawstwem medycyny, wynaleziono najrozmaitsze środki i przybory lecznicze, co wszystko zdążało do jednego celu: osaczenia i unieszkodliwienia choroby, groźnego nieprzyjaciela ludzi.

Z identycznej idei poczęła się i zrodziła na terenie Dyrekcji Kolei we Lwowie zbożna myśl zorganizowania najpierw we własnej Dyrekcji, następnie w innych Dyrekcjach Małopolski i całej Rzeczypospolitej, akcji budowy lecznic kolejowych. Powyższa myśl jest gorącym wyrazem życzeń i zabiegów w tym kierunku ogółu kolejarstwa lwowskiej Dyrekcji kolei. Zawiązany we Lwowie do realizacji rzeczonych zamierzeń Komitet Budowy Sanatorjów kolejowych, których brak tak bardzo dotkliwie daje się odczuwać w polskiem kolejnictwie, grupuje w sobie reprezentantów bezwzględnie wszystkich zawodowych Związków kolejarskich Dyrekcji P. K. P. Lwów.

Komitet Budowy kolejowych lecznic we Lwowie, pozostający pod protektoratem p. Prezesa Prachtla, wziął się z miejsca do pracy celem zebrania koniecznych środków na rozpoczęcie budowy przedewszystkiem Sanatorjum dla chorych na gruźlicę kolejarzy. Potrzebne na tę budowę fundusze wpływają czy to drogą dobrowolnego opodatkowania się pracowników kolejowych, czy też pochodzą z dochodów z urządzanych na ten cel imprez — dość, iż Komitet ma już w najbliższej przyszłości przystąpić do zakupna parceli pod budowę wspomnianej lecznicy,

Nie trzeba chyba dokładniej wyjaśniać; jak olbrzymie znaczenie humanitarne i lecznicze posiadają sanatorja dla osób piersiowo chorych, dlatego należy tę inicjatywę Komitetu, a w tem w wysokiej mierze WP. Dra Demianowskiego, przyjąć z największą radością i uznaniem, oraz nie szczędzić środków na możliwie najrychlejsze urzeczywistnienie dzieła.

Monumentalnym przykładem w tym względzie niechaj świeci dla wszystkich Sanatorjum Nauczycielstwa Szkół Powszechnych w Zakopanem. Ta przecudowna, o europejskim rozmachu lecznica, powstała z istotnie rozrzewniającej solidarności 36-cio tysięcznej armji nauczycielskiej, która opodatkowawszy się po 1% od swych poborów, zbudowała przepotężną twierdzę przeciw najgroźniejszej chorobie ludzkości, gruźlicy, a zarazem pozostawia za sobą niezniszczalny, przepiękny ślad życia dla potomnych. W sanatorjum tem, mieszczącem 188 łóżek, zbudowanem kosztem 2 i pół miljona złotych, płaci się dziennie zaledwie 7 złotych za pełne utrzymanie wraz z opieką i środkami lekarskiemi.

Oby akcja budowy własnych sanatorjów znalazła jak najszersze i najgłębsze zrozumienie i poparcie wśród ogółu kolejarstwa w Polsce, a z pewnością zmniejszą się wówczas do minimum rozliczne cierpienia i niedostatek mas, zdanych obecnie przeważnie na łaskę i niełaskę losu w razie choroby.

OFIARY NA BIBLJOTEKĘ W KRAKOWIE

Księgarnia „Ruch" w Krakowie: E. Zahn: Za błysk szczęścia, K. Michaelis: Małżeństwo, Wańkowicz: Strzępy epopei, Konczyński: Blaski miłości, K. d. Coster: Wesołe bractwo tłustej gęby, Balsac (Boy): Ostatnie wcielenie Voutrina, — Fizjologja małżeństwa, K. Tetmajer: Anioł śmierci, G. Daniłowski: Marja Magdalena, J. d. Lacretelle: Silbermann.

Księgarnia K. S. Krzyżanowski: K. Dickens: Dzwony upiorne, — Świrszcz w ognisku, Świeykowski: Z dni grozy w Gorlicach, Merimee: Lokis i Venus z Ille, M. Zabojecka: Powieść o duszy polskiej.

Księgarnia Friedleina: L. Rydel: Bodenhain.

Księgarnia Krakowska: Nowomiejski: Piękna Pani, J. Braun: Kiedy księżyc umiera, Gobineau: Kochankowie z Kantaharu, Sigurd: Koń Majora, Togarraro: Pomysł Ernesta Torranza.

Księgarnia M. Skulskiej: Warzycka: Psotny djablik, Buraczewska: Djabelski statek, B. Halicka: Dzień zmartwychwstania, Bobrowska: Dzieje Wacka, Strażyńska: Sieciech i królewicze.

Księgarnia Jagiellońska: Łuczyński: Obłęd, A. Edwards: 500.000 funtów szterlingów, R. Jaworski: Historje maniaków, A. Małyszko: Listy z okopów, W. Skiba: Grześ.

Księgarniom wyżej wymienionym składa Zarząd Okręgowy serdeczne podziękowanie za tak hojną ofiarę na rzecz naszej bibljoteki.

Ponadto **kol. Gądek:** H. Sienkiewicz: W pustyni i w puszczy. *Zarząd Okręgowy Z. U. P. w Krakowie*

BIBLJOTEKA W KRAKOWIE

dla Członków z przestrzeni otwarta jest od dnia 1 stycznia 1928 roku.

Zgłaszać się należy pod adresem: **Stanisław Gądek, Kraków, Dyrekcja Kolej. Wydz. IV/1** lub **do lokalu Związku, ul. Kopernika 22, II p.**

Wpisowe dla członków 50 groszy, abonament miesięczny dla członków miejscowych (w Krakowie) 50 groszy, dla członków zamiejscowych 1 złoty **miesięcznie.** (W tem abonament 50 gr, opłata admin. 50 gr.). Członkowie z przestrzeni muszą się zaopatrzyć w woreczki płócienne z adresem: Bibljoteka Z. O. Związku Umysł. Prac. Kol. w Krakowie, Kopernika 22 II p. i adresem zwrotnym. Woreczki z książkami i po książki **przesyłać należy korespondencją kolejową.** Prawo używania korespondencji kolejowej zastrzeżone reskryptem M. K. L. Pr. 358/25.

Koledzy, którzy się zgłoszą na członków Bibljoteki, zechcą zażądać katalogu książek.

Dla członków z przestrzeni Bibljoteka otwartą będzie **we czwartki każdego tygodnia, prócz świąt.** W wypadkach, gdy na czwartek wypadnie święto, Bibljoteka dla przestrzeni otwarta będzie następnego dnia po święcie.

Zarząd Bibljoteki

ŻYCIE ZWIĄZKU

GDAŃSK

Walne zebranie członków Koła gdańskiego odbyło się dnia 3 listopada z. r. pod przewodnictwem kolegi Waismana.

Po zapoznaniu kolegów z przebiegiem ostatniego posiedzenia Zarządu Głównego przez kol. Stankiewicza, zarządzono krótką dyskusję, poczem załatwiono sprawę wkładek członkowskich, które od 1 grudnia 1927 wynoszą dla kolegów gdańskich 2.25 guld.

Celem skonsolidowania życia towarzyskiego zamierza Okręg wynająć odpowiedni lokal. Poszukiwania znajdują się obecnie w stadjum, zezwalającem nam przypuszczać, że niebawem będziemy w stanie podać bliższe szczegóły.

Po omówieniu sprawy wyborów do Sejmu gdańskiego, poruszono szereg lokalnych spraw zawodowych.

BIELSKO

Na posiedzeniu Zarządu Koła w dniu 29 listopada z. r. uchwalono datek na bibljotekę przy Zarządzie okręgowym w Krakowie w wysokości 20 zł. Na posiedzeniu podniesiono potrzebę zwiększenia djet o 20% pracownikom wyjeżdżającym służbowo na teren Śląska.

Kraków (Koło)

Posiedzenie Zarządu Koła w dniu 21 listopada 1927 zajęło się sprawą krzywdzącego rozporządzenia o djetach, sprawą nieuznawania przez O. K. P. Kraków ekspedycyj towarowych I i II kl.

Na posiedzeniu w dniu 15 grudnia 1927 omówiono sprawę uroczystości św. Mikołaja, która dzięki kolegom Myśliwcowi i Bulsiewiczowi wypadła nader dodatnio. Odnośnie do spraw organizacyjnych uchwalono zaproponować zjazdy okręgowe pracowników poszczególnych działów służby, na których wygłosi się stosowne referaty.

NOWY SĄCZ

Na posiedzeniu Zarządu Koła w dniu 13 grudnia z. r. uchwalono urządzić opłatek, poczem omówiono sprawę przyszłego zjazdu trzech sąsiednich kół.

Kraków (Okręg)

Zarząd okręgu w dniu 20 grudnia z. r. omówił sprawę pokrzywdzenia pracowników z wykształceniem średniem przy nadawaniu posad, następnie uchwalono w sprawie tej przeprowadzić szczegółowe obliczenie. Poruszono wynik audjencyj, sprawę konkursów i t. p.

Zarząd okręgowy wydał w listopadzie 1927 r. piąty zeszyt „Wiadomości“, który na sześciu stronach zamyka całokształt życia środowisk krakowskich.

ZARZĄD GŁÓWNY

Dnia 30 grudnia b. r. wróciła z Warszawy delegacja Zarządu Głównego w osobach kolegów: Trześniowskiego, Rudnickiego i Białowąsa, przedstawiając wynik swej podróży następująco:

Dnia 17 grudnia przyjął delegację p. **Wiceminister Czapski** w zastępstwie p. Ministra Romockiego, który brał udział w uroczystościach, związanych z rocznicą zgonu śp. Prezydenta Narutowicza. Do postulatów, objętych memorjałem, zareprodukowanym w ostatnim zeszycie „Czasopisma“, odniósł się p. Czapski zasadniczo przychylnie, obiecując wzięcie pod uwagę naszych żądań w miarę rozważania naszych spraw. P. **Dyrektor Bogdanowicz** (w zastępstwie nieobecnego p. Gałeckiego), odnoszący się zresztą bardzo przychylnie do naszego Związku, przyrzekł również wzięcie naszych postulatów pod uwagę. Z konferencyj z wymienionymi dygnitarzami, oraz innymi wyższymi urzędnikami Ministerstwa, wynika, że reorganizacja kolejnictwa nastąpi w ciągu marca 1928 r., regulacja zaś poborów w ciągu maja 1928 r. M. K. wyda nowy dziennik Nr. 2, gdzie wiele naszych życzeń ma znaleźć ujęcie w przepis urzędowy. **Nowa reorganizacja przewiduje** 2 i 3 zastępców kierowników działów, zaś VIII. i X. grupę nie obsadza się, poszukując wyjścia z sytuacji, wytworzonej nieuwzględnieniem cenzusu naukowego. Jest to dla nas korzystne. Do djet będzie się doliczać t. zw. fiakrowe. Szereg drobnych poprawek uzależniono od ducha nowych rozporządzeń zasadniczych.

Odnośnie do spraw organizacyjnych, przyrzeczono nam tanią sprzedaż **pudeł dla letniska** w Hallerowie. Udało się również utworzyć **Koło w Warszawie oraz delegaturę Związku, w Poznaniu** zaś odbyto zebranie organizacyjne. Równocześnie Zarząd Główny zwraca się **odezwą** do maturzystów w Dyrekcjach Kongresówki i Poznańskiego o wstępowanie w szeregi naszych członków.

Z. P. K.

Zjazd Związku Prawników Kolejowych odbył się w dniach 6 i 7. listopada r. b. w Gdańsku przy udziale prawników kolejowych ze wszystkich Dyrekcyj i powziął m. in. następujące uchwały:

Zjazd uznaje bezwzględną potrzebę komercjalizacji kolei państwowych przez najrychlejsze wprowadzenie w życie zasad ustalonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24. września 1926 r. z tem, że przyjętą w tem rozporządzeniu zasadę samodzielności przedsiębiorstwa P. K. P. należy odpowiednio rozszerzyć, a wpływ czynników rządowych ograniczyć do zakresu, uzasadnionego rzeczywistymi względami na dobro Państwa.

Zjazd wyraża przekonanie, że faktyczna komercjalizacja polskich kolei państwowych zależy przedewszystkiem od wydania odpowiednich rozporządzeń wykonawczych, tudzież szczegółowych przepisów organizacyjnych i administracyjnych, które usunęłyby dotychczasowy biurokratyzm i dałyby przedsiębiorstwu P. K. P. możność rzeczywistego stosowania zasad handlowych. Zjazd zaznacza, że przy opracowywaniu odnośnych przepisów, należałoby zwrócić szczególną uwagę na ustalenie zasad odpowiedniego uposażenia pracowników przedsiębiorstwa P.K.P., gdyż w myśl zasad handlowych, odpowiednie uposażenie pracowników daje gwarancję ich wydajnej i celowej pracy.

Zjazd uważa, że rozwój kolejnictwa zależy w pierwszej linji od ujednostajnienia wszystkich norm prawnych i administracyjnych i dlatego domaga się przyspieszenia wydania ogólnej ustawy kolejowej.

Zjazd wyraża przekonanie, że w interesie Zarządu P.K.P. należy odpowiednio przygotować prawników do służby w kolejnictwie, a mianowicie:

a) przez uzupełnienie studjów prawno - ekonomicznych wykładami z dziedziny prawa kolejowego i stworzenie w tym

celu przy wydziałach prawnych uniwersytetów katedry prawa kolejowego.

b) przez umożliwienie prawnikom kolejowym odbycia odpowiedniej praktyki sądowej, której czas byłby zaliczany do ogólnego czasu służby kolejowej.

Zjazd wyraża przekonanie, że wobec poczynionych doświadczeń, w interesie Zarządu kolejowego, należałoby obronę praw i interesów przedsiębiorstwa P.K.P. przed sądami i władzami admnistracyjnemi powierzyć wyłącznie prawnikom kolejowym.

Zjazd uważa za konieczne, aby do służby w centralnym Zarządzie kolejowym byli powoływani jedynie prawnicy, którzy odbyli conajmniej 5-letnią służbę w dyrekcjach i przeszli wszystkie działy służby administracyjnej, finansowej, handlowo taryfowej i eksploatacyjnej.

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—:

Czy wzmożona konsumcja cukru wskazuje poprawę dobrobytu.

P. Stefan Starzyński w broszurze p. t. „Położenie klasy robotniczej po przewrocie majowym“ wyciąga ze wzmożonej konsumcji cukru w Polsce wniosek, że stopa życiowa się poprawiła, choć równocześnie zaznacza, że konsumcja mięsa zmalała. My zupełnie inaczej zapatrywujemy się na tę sprawę. — Wzmożona konsumcja cukru przy równoczesnem zmniejszeniu się konsumcji mięsa wskazuje, że ludność żywi się słodzoną farbowaną wodą (herbatą) i chlebem oraz kawą robioną z cykorji, a to dowodzi chyba zaniku dobrobytu a nie jego poprawy.

ŁAMIGŁÓWKA

Znaleźć jedenaście wyrazów wedle podanych wskazówek, których litery początkowe, czytane w kierunku pionowym, mają dać wyraz, będący podstawą do łamigłówki.

Pierwsze: zwierzątko, wszędzie je znajdziecie
I na wsi i w mieście, i w zimie i w lecie,
W przeróżnych miejscach i w różnym gatunku.
Drugie: to bożek, strzałę ma w rynsztunku,
A trzecie: ptaszek, nad wodami lata.
Czwarte: to jeździec, przeleci pół świata.
Piąte: bogini, zda mi się, że grecka;
Szóste znów góra, lecz bardzo zdradziecka.
Siódme: ptak dziki, u nas dosyć rzadki,
A ósme: nasze, różnobarwne kwiatki.
Dziewiąte znajdziesz w angielskiej krainie
A nawet całkiem napewno, w Londynie.
Dziesiąte: bożek, słynny jest z oblicza,
Renta orkiestrze nastroju użycza.
Teraz z każdego po jednej literze,
Tej początkowej niech czytelnik bierze
A złoży wyraz, którego znaczenie
Czasem nam puste napełnia kieszenie,
Dla innych gratką jest niezasłużoną
I wtedy stwarza malkontentów grono. *M. C.*

MIECZYSŁAW TERLECKI

„NA STACJI...“

Aparat puka cicho, monotonnie, sennie,
Same kropki i kreski wiążące się w słowa
Słowa, co nic nie mówią o życia gehennie,
Treść w nich zawsze zawarta jedna... urzędowa.
„Pociąg przyszedł“ lub „odszedł“, „stój“, lub „wolna droga“
Okólniki, depesze, frazy, krzyżowanie,
O bezpieczeństwo ludzi przebija w nich trwoga —
Niech mu tylko nic złego w drodze się nie stanie! —
Urzędnik jak na warcie żołnierz — trwa przy bloku
Mechanizm mu posłuszny musi być jak dziecię,
Każdy najmniejszy sygnał ma bacznie na oku,
Prócz służby nie obchodzi go już nic na świecie.
Dzwonki dzwonią bez przerwy, a każdy sygnałem
Jest czegoś koniecznego... w tą sygnałów mowę
Cała przestrzeń wsłuchana jest w skupieniu całem
Prócz podróżnych, dla których wszystko jest gotowe,
Czeka już na nich wszystko... długie wolne szlaki,
Zwrotnice ustawione czujnie, należycie,
Personal zawsze baczny, spokojny, jednaki,
Bo trwa na posterunku, gdzie idzie o... życie!
Dzwonki, zamki, strażnice, bloki, telefony,
Zimne nerwy i wieczne czuwanie na straży,
Słuch i wzrok do najdalszych granic wytężony...
Oto jest życie stacji, życie kolejarzy!

Lwów, w styczniu 1928.

PRZEGLĄD PRASY

„Kolejarz Związkowiec“. W nr. 33, z 20. grudnia 1927 r. podaje we wstępnym artykule rezolucję Zarządu Głów. Z. Z. K., dotyczącą polityki obecnego Rządu. W rezolucji stwierdzono na wstępie obniżanie się poziomu życiowego kolejarzy i pracowników państwowych skutkiem wzrastającej drożyzny i niskich płac. Niedostatek mas pracowniczych, a w ślad za tem niedożywianie się i upadek sił pracowników kolejowych podkopuje intenzywność ich pracy. Niestety masy pracujące nie widzą po stronie Rządu żadnych poważniejszych na szerszą skalę zakrojonych zamierzeń w kierunku podwyższenia poborów w miarę wzrostu kosztów utrzymania. Przeciwnie, nawet skromne nadzieje, jakie kolejarze przywiązywali z początku do rządów pomajowych, doznają coraz to boleśniejszego zawodu. Rząd zbywa tylko te kwestje pustemi obiecankami, które nie wiadomo, czy się spełnią i kiedy, natomiast nietylko podkopują wiarę w oświadczenia Rządu i wszelką ich powagę, lecz wywołują ciągłe zawody, doprowadzają rzesze pracownicze do rozdrażnienia. Także w stosunku administracji do pracowników kolejowych wiele zmieniło się na gorsze, co się przejawia w łamaniu obowiązujących ustaw i przepisów i w niezliczonych aktach służbowych, skierowanych ku ukróceniu praw pracowniczych. Ten już i tak anormalny stan rzeczy zaognia jeszcze okoliczność, że Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło dotąd licznych przez Z. Z. K. Rządowi przedłożonych postulatów, dotyczących warunków pracy pracowników kolejowych, jakkolwiek zrealizowanie tych żądań nie przekracza finansowej możliwości kolei. Cała ta polityka Rządu odbiera masom kolejarskim resztę nadziei, by sprawa poprawy bytu pracowników państwowych dała się załatwić w drodze porozumienia, a przeciwnie pogłębia jedynie przekonanie, iż należytą poprawę bytu kolejarze będą mogli osiągnąć tylko — drogą walki. Wkońcu rezolucja ostrzega ogół kolejarzy, że w obecnem położeniu muszą być na wszystko przydotowani.

W nr. 1., z 1. stycznia 1928 r. reprodukuje uchwałę Zarządu Gł. Z. Z. K. w sprawie stosunku Związku do zbliżających się wyborów. Uchwała uznaje za konieczny wpływ organizacji Z. Z. K. na terenie parlamentarnym i przewiduje wzięcie masowego udziału kolejarzy Z. Z. K. w akcji wyborczej w tem znaczeniu, iż popierać będą polityczne stronnictwa robotnicze. Powyższą uchwałę powzięto z uwagi na wpływ ciał ustawodawczych na kształtowanie się warunków bytu pracowników kolejowych, np. ustawowe unormowanie uposażenia, przestrzegania 8 godz. dnia pracy, urlopy wypoczynkowe, pragmatyka służbowa, ubezpieczenie i t. d.

„Kolejowiec Polski“. W nr. 35., z 20. XII. 1927. przynosi sprawozdanie z posłuchania u wiceministra Skarbu D-ra Grodyńskiego w dniu 12. grudnia u. r, w sprawie regulacji płac. Pan wiceminister oświadczył, że decyzje Rządu co do poprawy bytu funkcjonarjuszów państwowych dotąd nie zapadły, jakkolwiek prace w tym kierunku trwają i w najbliższym czasie zostaną zakończone. Dopóki jednak Rada Ministrów nie poweźmie ostatecznych postanowień, nie można przesadzać, w jakim rozmiarze i na jakich zasadach poprawa płac nastąpi, a więc i udzielanie jakichkolwiek informacji w tej materji jest niemożliwe. W tym samym przedmiocie interpelowano następnie dnia 16. XII. p. Dyrektora Gałeckiego, który miał być w słowach jeszcze oszczędniejszy, aniżeli p. wicemin. Grodyński. W konsekwencji owych niedomówień czynników rządowych „Kolejowiec Polski“ przestrzega przed dalszem zwodzeniem ko-

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

lejarzy obietnicami i wyrazami często teoretycznego współczucia ze strony najwyższych przedstawicieli Rządu. To postępowanie Rządu wprawia tylko masy kolejarskie w pewnego rodzaju niebezpieczną apatję, która atoli w razie przedłużania obecnej niepewności może się tylko przerodzić w ferment, zupełnie w teraźniejszych czasach niepożądany.

W nr. 1, z dnia 1. stycznia 1928 r. wskazuje na olbrzymi rozkwit kolejnictwa w Polsce, dający w wyniku 200 miljonowy dochód eksploatacyjny za ubiegły rok 1927. Sukces ten, to rezultat rzetelnego wysiłku i szczytnego pojmowania obowiązków przez kolejarstwo. Niestety, warunki pracy i bytu rzesz kolejarskich nie uległy zmianie na lepsze, ale znacznie się pogorszyły. Dążenia bowiem kolejowców do poprawy bytu i uporządkowania chaotycznych dotychczas stosunków w dziedzinie praw i obowiązków służbowych pracowników, oto zagadnienia, około których daremnie obracały się postulaty kolejarzy przez cały rok 1927. Rząd powinien starać się usunąć powody smutnych reminiscencji i niedopuścić pod żadnym warunkiem do tego, by dzień Nowego Roku 1928 zastał którekolwiek z poruszonych zagadnień nierozwiązane.

„Kolejarz" w nr. 1, z 1 stycznia 1928 r. w art. „Rząd jeszcze zwleka" wyraża się, że nieznośna, rozdrażniająca metoda przewlekania przez Rząd sprawy regulacji poborów pracowników państwowych święci swój posępny triumf. Napięte do ostatnich granic nerwy i uczucia mas pracowniczych grają złowróżbnie w nastrojach zawodu i goryczy. Tymczasem należy stwierdzić, iż rok budżetowy zamknięty będzie z ogromną nadwyżką kasową. Już dziś rezerwa kasowa Skarbu wynosi przeszło pół miljarda. Skarb pęcznieje, z czego jednak zgoła nie wynika dotychczas, aby pracownicy mieli się lepiej. Przeciwnie pracownicy chudną, wyczerpują się, biednieją, nędznieją, i to tem bardziej, im dłużej trwa sytuacja dysproporcji między płacami a kosztami utrzymania. A tu Rząd Marszałka Piłsudskiego uważa siebie za lepszy od wszystkich poprzednich, których najczarniejszą stroną było, że oszczędzały na pracownikach państw. i spychały ich na dno nędzy. Otóż i obecny Rząd nie ma woli przyjścia z pomocą masom pracowniczym. Co więcej, jest tutaj jeszcze pewna chytra gra, a mianowicie ta, iż podwyżki mogą zależeć od... politycznych nastrojów w Związkach, t. j. od „odpowiednich" nastrojów na czas wyborów. To wszakże trąci ohydą i przypomina kupowanie dusz za gotówkę. Te atoli rachuby zawiodą, bo pracownik istotnie potrzebuje, zaś Rząd ma na to, więc powinien dać ochotnie, nie zwlekać.

„Konduktor" w nr. 1., z 1. stycznia r. 1928 drukuje na naczelnem miejscu artykuł p. t. „Ruch zawodowy i wybory". Istotna sytuacja przedwyborcza spoczywa na dwóch koncepcjach. Jedna idzie w kierunku oparcia ustroju państwa o grunt stronnictw politycznych, jak było przed majem r. 1926, druga zmierza do położenia punktu ciężkości życia państwowego na płaszczyźnie społeczno-gospodarczej, do wysunięcia na pierwszy plan nie partyj, lecz organizacyj społeczno-zawodowych i gospodarczych. Za pierwszą koncepcją stoją stronnictwa polityczne, drugą reprezentuje obecny Rząd i elementy, za nim się opowiadające. Jakiż ma być stosunek organizacyj zawodowych do kwestji wyborów i do poszczególnych odłamów opinji w kraju? Otóż związki zawodowe, idące na smyczy partyj, swych centrali, pójdą za narzuconemi im partyjnemi dyrektywami, natomiast niezależne i bezpartyjne organizacje zawodowe winny zająć własne, odrębne stanowisko przy wyborach, wystawić swój program pracowniczy i przeprowadzić w wyborach do Sejmu i Senatu swoich ludzi, zasłużonych działaczów związkowych, którzyby w ciałach parlamentarnych bronili nie czerwonej, żółtej czy zielonej polityki, lecz postulatów i interesów pracowniczego ruchu zawodowego.

Na innem miejscu „Konduktor" reprodukuje memorjał, złożony w dniu 18 grudnia 1927 Panu Prezesowi Rady Ministrów i Panu Wicepremjerowi Bartlowi odnośnie kwestji poprawy bytu pracowników państwowych. Memorjał podpisały wszystkie organizacje funkcjonarjuszy kolejowych, wchodzące w skład Centralnej Komisji Porozumiewawczej. Memorjał kończy się prośbą, by Pan Prezes Ministrów oddziałał swym wpływem, ażeby termin regulacji płac został ostatecznie ustalony i sposób regulacji w koniecznej mierze zaspokoił potrzeby życiowe pracowników państwowych.

„Łącznik" w Nr. 25 z 15 grudnia 1927 stwierdza, że ostatni Sejm literalnie nic nie zrobił dla ukrócenia nędzy mas pracujących. Nie ma również powodów do przypuszczeń, aby w naszym Sejmie było lepiej. Wobec tego najistotniejszym środkiem prowadzącym do celu, byłoby skonsolidowanie się grup pracowniczo-zawodowych i wystawienie oraz przeprowadzenie własnych kandydatów, nie zarażonych gorączką i zaślepieniem partyjnem.

Drugim sposobem praktycznego dla interesów pracowniczych wyjścia z wyborów, jest oparcie się o Rząd, o ile na liście urzędowej figurować będą i zawodowi kolejarze, cieszący się zaufaniem sfer kolejarskich.

OD REDAKCJI:

Z przyczyn od Redakcji niezależnych, zeszyt niniejszy ukazuje się w zmniejszonej objętości. Stratę tę Szanownym Kolegom niebawem wyrównamy.

W SPRAWACH KASOWYCH

Skarbnik Zarządu Głównego uprasza o dopisywanie na czekach PKO przeznaczenia wysyłanych pieniędzy np. „Cegiełki, oznaki i t. p."

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**